(Étranger : 60 centimes.)

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro : LA TRAVERSÉE DES ALPES

GIUPPONE

Le fameux conducteur qui s'est tué le 16 septembre en s'entraînant

(Voir pages 700 et 701.)

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
90, aven. des Champs-Élysées et 9, aven. de l'Opéra.

Abonn. : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA
CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

RENEZ GARDE, Madame

...us commencez à grossir, et grossir, c'est ...illir. Prenez donc tous les jours deux ...agées de **THYROIDINE BOUTY,** *et votre taille ...era ou redeviendra svelte. — Le flacon de ...drag*ées *est expédié franco par le* LABORATOIRE. ...ue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10' ...AITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN ...ayant soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

CYCLES OBLIN Marque **B.S.A.**

Voir le Modèle 3 vitesses. Perfection idéale

BICYCLETTE RECLAME
irréprochable (homme et dame)
à **120** francs sur *Pneus Michelin*, garantie 2 ans
49, r. d'Amsterdam, Paris. Catal. franc

ELIGIEUSE guérit enfants urinant au lit. Écrire, Maison BUROT, nº 26 (Nantes).

AGE-FEMME Prend pens., consult. et corresp. (*Discret*) MAZET (J.), 142, Boul. Magenta, Paris

---

COGNAC J.&F. MARTELL

Produit naturel *des Vins récoltés et distillés dans la région de* **Cognac** | MAISON FONDÉE en **1715**

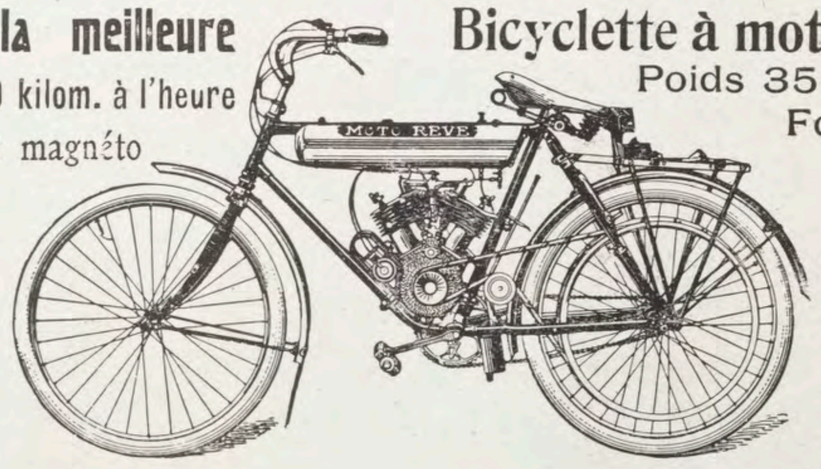
LA MOTO-RÊVE

MÉDAILLE D'OR du Touring-Club de France en 1908 et 1909

Reconnue la meilleure

Vitesse 6 à 60 kilom. à l'heure
2 cylindres et magnéto

DOUCE
SIMPLE
GENÈVE



Bicyclette à moteur léger
Poids 35 kg.
Force 2 HP

ROBUSTE
SILENCIEUSE
SUISSE

GRAISSEZ
VOS MOTEURS AVEC L'HUILE

AUTOUÉLINE

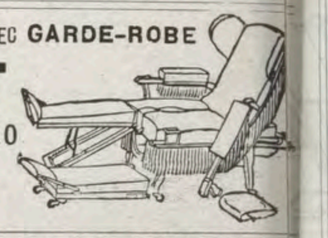
LUBRIFIANT SUPÉRIEUR
ET
ÉCONOMIQUE

AUTOUÉLINE

AUTOMOTEUR AVEC GARDE-ROBE

DUPONT

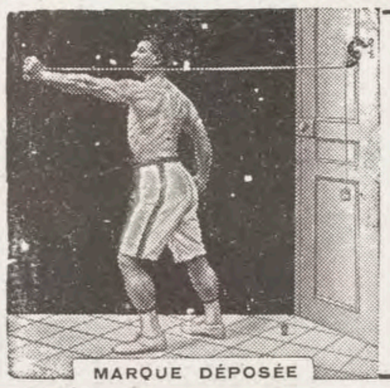
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE



SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Epoq...* BARLET, 112, rue Réaum... Beauté des Seins. Epilation. Obésité. — *Renseignements ...*

PARFUM POMPEÏA

L.T. PIVER PARIS



MARQUE DÉPOSÉE

LE RATIONNEL EXERCISEUR

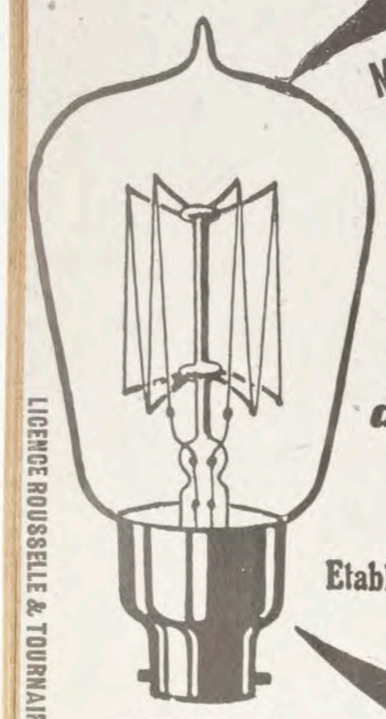
Brevets du Dr **P. de CHAMPTASSIN** *(En France et à l'Etranger).*

Prix de l'appareil complet : **25** francs.

En vente chez **Y. LE MONTRÉER**, 9, Rue Charlot, Paris (IIIe)
TÉLÉPHONE **1019.87.**

Envoi franco de la brochure explicative de 14 pages de texte et 50 photographies contre 0 fr. 50 en timbres-poste, remboursables à l'achat de l'appareil.

Exigez sur le verre
le nom et la marque
TANTALE



BREVETEE S. G. D. G.
Indiquer voltage exact

MAXIMUM de Lumière. MINIMUM de DÉPENSE
avec la Lampe

TANTALE

LA PLUS ROBUSTE
LA PLUS ÉCONOMIQUE
des lampes à filament de métal
Toutes intensités de 5 à 200 Bougies
Tous voltages 20 à 250 volts

Etablissements **PAZ et SILVA**
55, rue Ste-Anne, PARIS
ET CHEZ TOUS LES ÉLECTRICIENS

Cinq millions de TANTALES vendues en France

LICENCE ROUSSELLE & TOURNAIRE

LES BALLES DE GOLF

DUNLOP

SONT SUPÉRIEURES A TOUTES LES AUTRES

PARIS - 14, rue Piccini - PARIS

BOURSE DE L'AUTOMOBILE

33, Boul. des Batignolles — E. LANGLOIS, Directeur — 33, Boul. des Batignolles

ACHAT, VENTE ET LOCATION, RÉPARATIONS

Toutes transactions sur Autos -- Escompte de Warrants

OFFICIERS MINISTÉRIELS

Adjudication Et. Blanchet, not., 11, rue de Beaujolais, 4 octobre 1910, 2 lots, d'un fonds de commerce de FABRICATION ET VENTES D'AÉROPLANES SYSTÈME SAULNIER

1er lot : sis à Courbevoie, r. de l'Industrie, 57 à 61. Mise à pr. : 25.000 fr. Cons. : 5.000 fr. March. en sus. 2e lot : Installation pour les essais à Louvercy (Marne). M. à p. : 4.000 fr. March. en sus ; cons. : 2.500 fr. ; jouiss. imméd. S'adr. à M. BOURGEOIS, administrat. 66, rue de Rivoli, et à Me BLANCHET, notaire.

Vente par Me Jaquel, notaire à Mézières, le 17 octobre à 1 h., en la mairie de Prix-les-Mézières (Ardennes). en 85 lots de PARCELLES DE TERRES, PRÉS ET BOIS situés Terroir de Prix-les-Mézières. Mise à prix : de 16 à 2.100 francs. S'adr. à Me JAQUEL, notaire à Mézières, et à Paris à Mes HAQUIN et DUPLAN, avoués ; DUFOUR, notaire.

PLAQUES
PAPIERS
PRODUITS

LUMIÈRE

PHOTOGRAPHIE DES COULEURS
par les *Plaques Autochrômes*
SOCIÉTÉ LUMIÈRE à LYON-MONPLAISIR

Lire : *"Fermes & Châteaux"*

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie, September 24 th 1910.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

24 Septembre 1910 — N° 627
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage.. .. .. 750 fr.

Cliché de notre envoyé spécial.

AUX GRANDES MANŒUVRES : LE SOUS-LIEUTENANT PAULHAN ET LE SAPEUR LATHAM (1)

Les grandes manœuvres, grâce à la participation des aréoplanes et des dirigeables, ont présenté un intérêt encore plus puissant que les autres années. Il était curieux de voir tous nos rois de l'air en uniforme se retrouver et, malgré tout, se soucier de la hiérarchie. Le sapeur Latham, que nous représentons en train de causer avec le sous-lieutenant Paulhan, vient ainsi que Bréguet, d'être nommé chevalier de la Légion d'Honneur. Le comte de La Vaulx, Bréguet, Seguin prenaient également part aux manœuvres en qualité de militaires.

(1) Voir de la page 697 à la page 699.

LA GUERRE FUTURE ET L'AVIATION

L'emploi des aéroplanes dans la guerre de campagne, consacré par les grandes manœuvres qui viennent de finir, va sans doute modifier profondément les méthodes actuelles de combat ✍ Sans trop préjuger de l'avenir, notre collaborateur essaie de préciser quelles seront, dans le futur, les méthodes de combat ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

Les grandes manœuvres qui viennent de prendre fin ont consacré définitivement l'emploi de l'aéroplane comme engin d'information du commandement.

A vrai dire, on prévoyait depuis longtemps déjà que nos hommes volants pourraient remplir un rôle fort important. Mais l'aviation a été l'objet de tant d'espérances, d'enthousiasmes prématurés, que la sanction de l'expérience était nécessaire, indispensable même, pour qu'on puisse, d'une façon sérieuse, consacrer l'aéroplane engin de guerre.

Comment, en effet, allaient se comporter ces appareils loin de tout aérodrome? Les difficultés d'atterrissage et d'envol dans un terrain inconnu et souvent peu propice ne seraient-elles pas insurmontables? Enfin, l'observateur pourrait-il, et dans quelle mesure, apercevoir sur le terrain les troupes en marche ou en station, déterminer leur effectif, la direction de leur déplacement, leur nature même?

Toutes questions qui paraissent bien maintenant résolues dans un sens favorable.

Ceci posé, il est intéressant de se demander en quoi l'engin nouveau va modifier les méthodes de combat. Bien présomptueux, sans doute, serait celui qui prétendrait trancher dès maintenant et d'une façon définitive ces questions épineuses, qui sont du ressort de nos grands chefs, nourris du lait âpre de l'école de Guerre. Mais, sans dépasser le présent, on peut tirer pour l'avenir les enseignements qui se dégagent de l'expérience des manœuvres.

Nous allons donc examiner les conditions de vulnérabilité des aéroplanes et des ballons, leur mode d'emploi rationnel pour l'observation, avec l'utilisation éventuelle de la télégraphie sans fil, et enfin dire un mot des modifications que la présence d'engins volants apportera aux méthodes de combat.

La vulnérabilité des engins volants. On n'a pas fait, et pour cause, d'expériences de tir réel sur aéroplane, et il est fort à supposer qu'on n'en fera pas de sitôt. Nous en sommes donc réduits aux hypothèses.

Cependant, les manœuvres nous ont fourni là-dessus un enseignement. A la vue d'un aéroplane, plusieurs unités (infanterie et batterie d'artillerie) ayant ouvert le feu, on put constater que les hausses données aux tireurs différaient du simple au triple. Donc, difficulté évidente d'apprécier la distance de l'objectif. Quant aux mesures à l'aide de télémètres, elles ne peuvent donner grand résultat: la plupart nécessitent, en effet, deux visées successives, faites de points différents par le même observateur. Entre les deux visées, un aéroplane, se déplaçant à raison de 20 ou 25 mètres à la seconde, déroutera complètement le télémétreur.

Cette incertitude sur la distance est d'autant plus grande que l'aéroplane est plus élevé. 500 mètres paraissent maintenant une hauteur suffisante pour mettre un aviateur à l'abri du feu de l'infanterie.

L'auto-mitrailleuse. L'auto-canon. Deux ennemis redoutables viennent de faire leur apparition: la mitrailleuse et le canon montés sur un châssis d'automobile.

Redoutables? Peut-être. Pas pour l'aéroplane, cependant. L'auto-mitrailleuse se déplace évidemment avec une grande vitesse, suit l'aviateur dans sa route (et encore?). Mais pour ouvrir le feu, elle doit forcément s'arrêter, d'où légère perte de temps. Enfin, une mitrailleuse, pas plus qu'un fusil, ne permet le réglage du tir contre un objectif aérien.

L'auto-canon, s'il possédait la rapidité du tir de la mitrailleuse, serait plus dangereux: l'observation des points d'éclatement des projectiles permettrait en effet le réglage du tir. Mais le tir sera forcément lent: nous voulons dire par là qu'il ne dépassera pas en vitesse 15 à 20 coups à la minute, un coup toutes les 3 secondes. Entre chaque coup, l'aéroplane se sera déplacé de soixante ou quatre-vingts mètres, sera sorti, par conséquent, de la zône d'éclatement du projectile.

L'aéroplane semble donc, pour l'instant, invulnérable par le canon, presque invulnérable par le fusil, s'il se tient à 500 mètres de hauteur.

Au surplus, une balle frappant un avion ne lui causerait généralement pas grand mal: un trou dans les toiles de sustentation ou les gouvernails. L'atteinte du mécanisme ou des haubans seule serait grave, mais combien peu probable.

Les dirigeables. Il n'en est pas de même des dirigeables.

Leur vitesse moindre, leur volume beaucoup plus grand, les exposera aux atteintes du canon. Or, un obus éclatant au contact de l'enveloppe, c'est l'incendie immédiat. Les ballons seront obligés de se tenir beaucoup plus haut que les aéroplanes. D'ailleurs, nous n'en parlerons que pour mémoire, car le dirigeable, engin de transition, est appelé vraisemblablement, sinon à disparaître tout à fait, du moins à voir son emploi de plus en plus restreint.

Emploi des aéroplanes en campagne. On a songé, et des expériences ont même été faites dans ce but en Angleterre, à se servir des aéroplanes pour jeter des projectiles sur l'ennemi. Peut-être, dans un avenir assez proche, tel sera leur rôle. Mais, pour le moment, on peut certainement mieux les employer comme engins de reconnaissance.

Leur emploi aux manœuvres qui viennent de prendre fin a montré nettement qu'un aéroplane de guerre devait être monté par deux personnes: le pilote, s'occupant uniquement de la conduite de son appareil, et un observateur, officier d'état-major autant que possible, muni de cartes, d'une lorgnette, de papier, crayon, etc.

Le pilote seul est en effet trop préoccupé par la manœuvre de son appareil pour pouvoir observer commodément.

D'autre part, une instruction professionnelle très poussée est indispensable à l'observateur.

Aucun officier n'ignore la facilité avec laquelle on commet des erreurs grossières dans l'appréciation de la nature et de l'effectif d'une troupe, même quand on l'aperçoit distinctement.

C'est ainsi qu'on a confondu un bataillon et un régiment d'infanterie, une batterie à effectif complet avec un groupe d'artillerie, et, plus souvent encore, un escadron et un régiment de cavalerie. Encore ne sont ce là que de faibles unités. Mais quand on arrive à la brigade, à la division, la plus grande habitude et la plus grande circonspection deviennent indispensables.

Or, cette instruction spéciale de l'officier d'état-major sera souvent incompatible avec les qualités du bon pilote. Dans un bref avenir, quand l'usage de l'aéroplane se sera répandu davantage, on utilisera de plus en plus des réservistes, simples soldats ou sous-officiers, comme pilotes. D'où la nécessité d'un observateur spécial, nécessité qui ne souffrira bientôt aucune difficulté, la tendance actuelle de la construction aéronautique étant de faire des appareils à deux places.

A cinq cents mètres, l'observateur aura, en général, une vue nette du terrain. Exception faite, cependant, des jours de brume. La brume, si fréquente, le matin surtout, sera un précieux auxiliaire des colonnes en marche. et rendra illusoire le rôle des aéroplanes.

La télégraphie sans fil. Faire des observations est bien. Mais il est indispensable d'en communiquer le résultat au commandement.

Pour ce faire, plusieurs procédés sont possibles. D'abord, l'aviateur peut revenir à son point de départ et rendre compte lui-même de sa mission. C'est évidemment ce qui semble le plus simple. Mais il est des cas où ce procédé ne sera pas de mise. Par exemple, si la reconnaissance doit se prolonger sur une longue distance, et si, presque au départ, l'aviateur recueille des renseignements urgents et intéressants, il serait commode qu'il puisse en faire part au commandement sans être obligé de revenir sur ses pas.

D'autres fois, il ne pourra pas trouver, à proximité du commandant en chef, de terrain propre à l'atterrissage. Enfin, une panne imprévue pourra l'immobiliser très loin de tout moyen de communication.

Il serait donc désirable que les aéroplanes fussent munis d'un appareil de télégraphie sans fil qui leur permît, en l'air ou sur le sol, de communiquer avec le quartier général.

Des expériences vont être tentées prochainement dans cette voie.

A défaut de la télégraphie sans fil, l'observateur aérien pourra communiquer avec le sol par des messages écrits, jetés au milieu d'une troupe amie, et qui seront transportés par automobile, ou télégraphiés au commandement.

La tactique future. Maintenant que nous avons vu quels étaient les moyens d'action de l'aéroplane, examinons comment une troupe pourra les combattre, ou en diminuer les effets.

L'aéroplane ne pourra être détruit que par l'aéroplane. Comme il y a dans les batailles actuelles une lutte d'artillerie, il y aura, au début d'une action, des combats d'aéroplanes. L'imagination peut, là-dessus, se donner presque libre carrière sur le choix des moyens d'attaque: coups de feu, bombes incendiaires, abordage, etc.

Malgré tout, il faut bien admettre qu'un parti au moins conservera des appareils intacts. L'autre parti devra s'efforcer d'échapper à leur vue.

Jusqu'alors, une troupe se considérait comme *couverte* quand elle était dissimulée derrière un obstacle, haie, mur, buissons, dont la hauteur était celle d'un homme à pied ou à cheval, suivant le cas.

Pour que le défilement soit efficace, contre des observateurs aériens pouvant planer au zénith même, il faudra que la troupe soit recouverte complètement par un écran.

Le couvert le plus efficace et le plus commode sera donc un bois feuillu. Les maisons pourront être éventuellement utilisées. Enfin, des couverts artificiels seront aménagés au moyen de branchages, bottes de paille, etc.

Comme on le voit, seuls de tous ces couverts, les bois pourront abriter une troupe en marche. Mais on ne pourra pas toujours trouver des bois.

La nécessité créera certainement des expédients propres à induire en erreur les observateurs aériens. Dès maintenant un stratagème simple pourra tromper l'ennemi sur l'effectif des troupes observées:

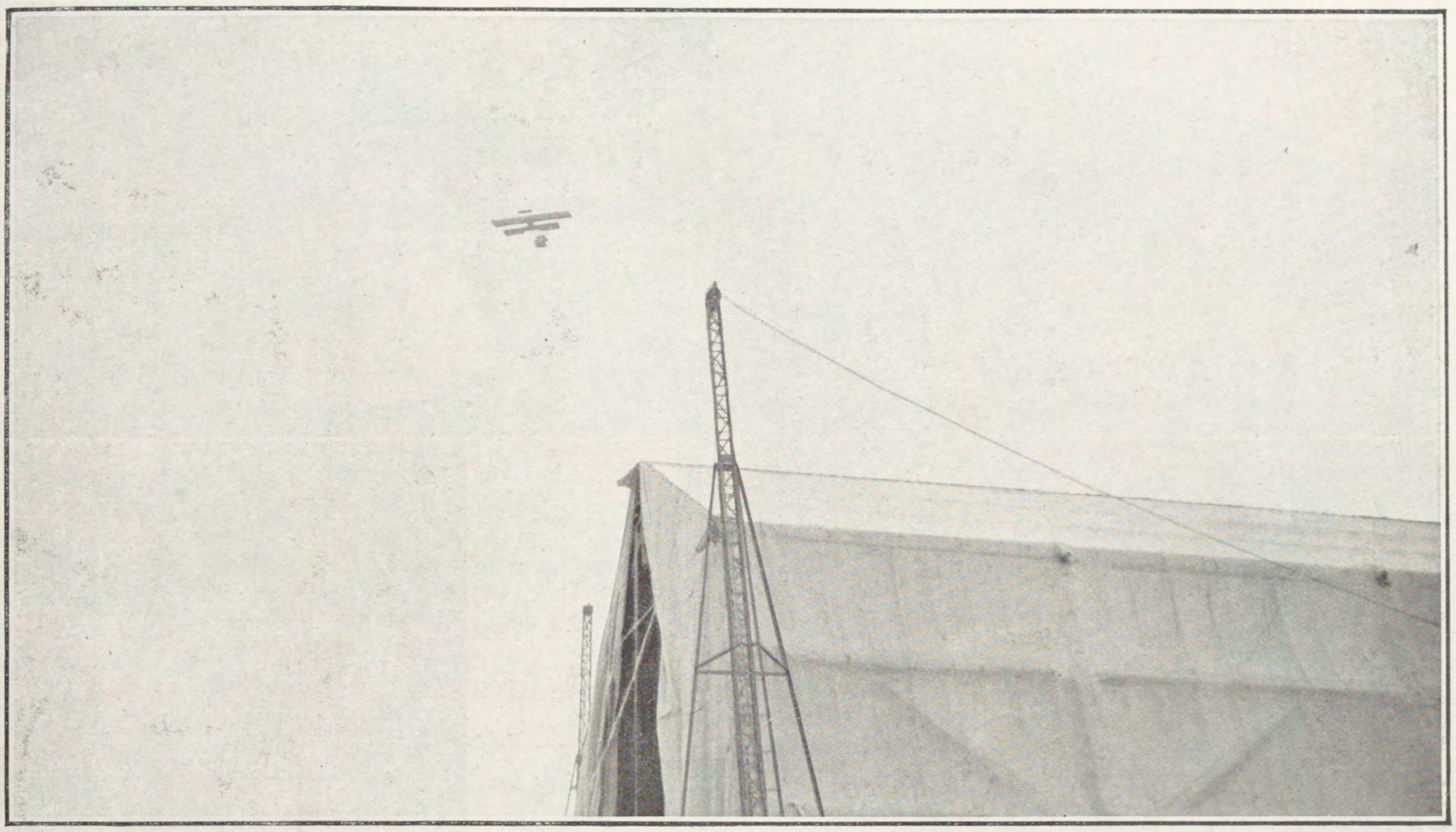
Qu'un régiment adopte les formations d'un bataillon: nous voulons dire par là que, si dans une formation spéciale au bataillon (colonne double, bataillon en masse, etc.), on remplace chaque unité (compagnie) par une unité supérieure (bataillon) l'ensemble (régiment) changera d'aspect et pourra être pris pour l'unité immédiatement inférieure. C'est plutôt, en effet, par l'observation du nombre et de la position des groupements constitutifs d'une unité qu'on peut évaluer l'effectif de cette unité que par le dénombrement impossible de tous les hommes qui la composent.

* * *

On voit quel champ est ouvert aux hypothèses!... Malgré tout l'imprévu que nous réserve l'avenir, on peut cependant conclure que la victoire appartiendra encore au plus hardi, au plus habile, à celui enfin qui aura le mieux su inspirer à son armée cette foi qui soulève les montagnes, et qui a si longtemps rendu invincibles les immortelles armées de Napoléon.

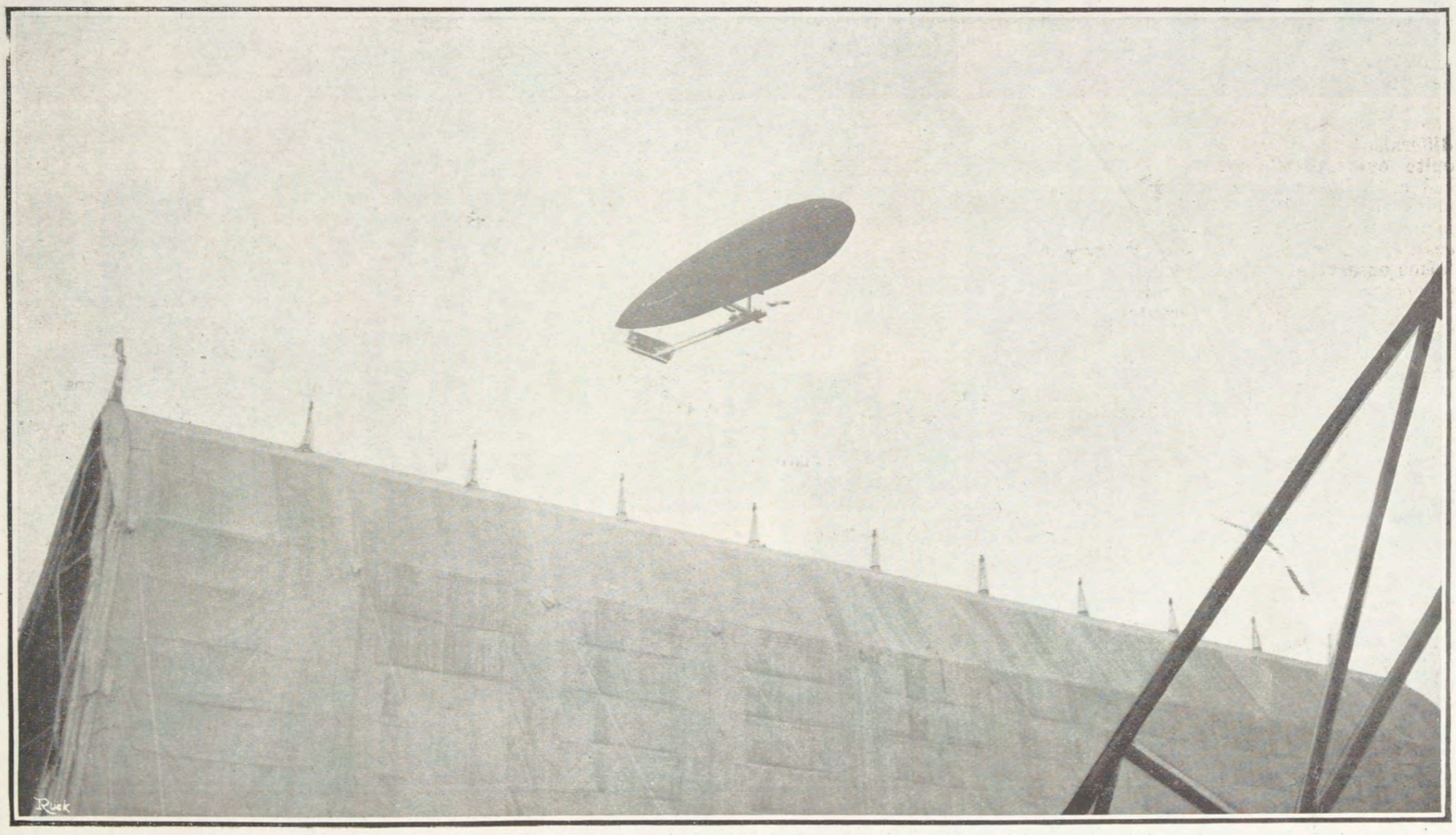
HENRI PETIT.

LES GRANDES MANŒUVRES



L'adjudant Ménard fait une reconnaissance.

Etant à la fois observateur et pilote, l'adjudant Ménard a réussi à repérer les positions de l'armée adverse avec une précision remarquable, dessinant les endroits exacts où étaient disposées les forces de l'ennemi. Son rapport fut l'objet de l'admiration de tous les officiers et prouva avec quelle minutie et quelle habileté un aviateur même seul peut faire des observations.

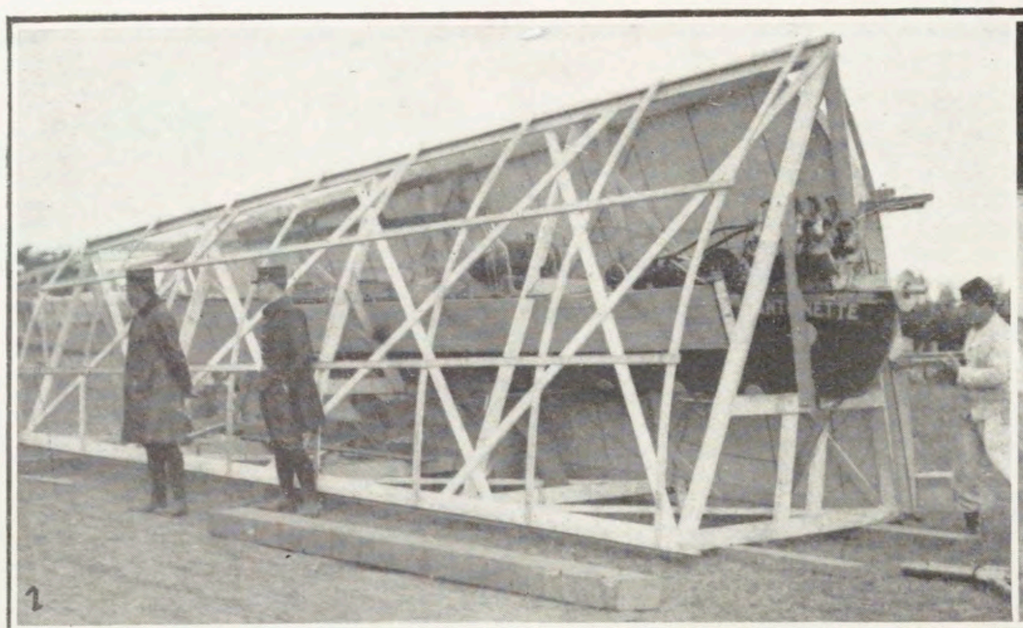


Une sortie du *Bayard-Clément*.

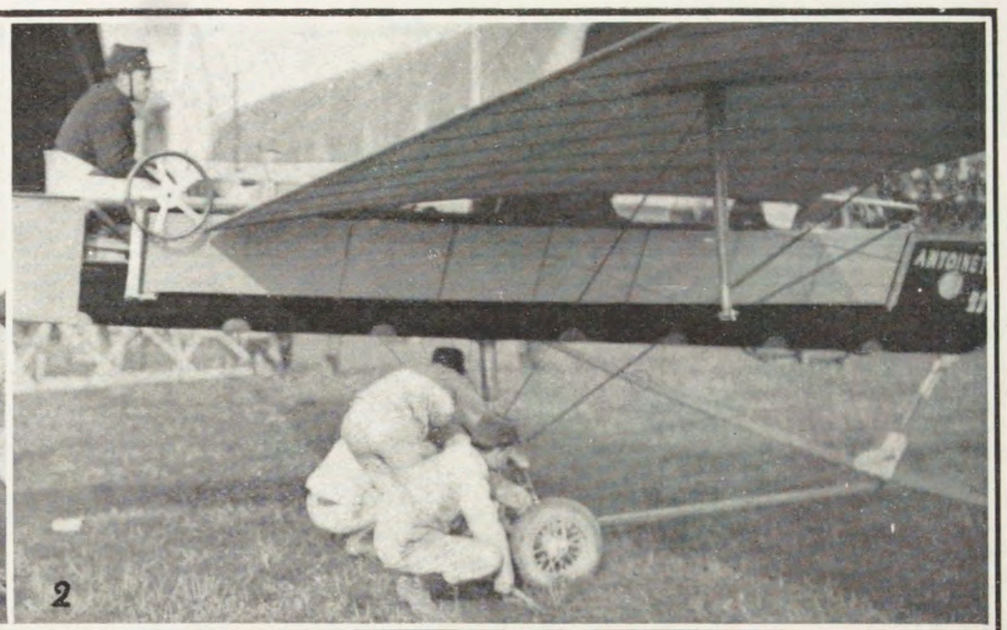
Le Bayard-Clément, *porteur d'un pli qui avait été remis à son pilote par le général Picquart, partit de Grandvilliers et alla accomplir sa mission à Issy-les-Moulineaux, après un magnifique voyage.*

Clichés de nos envoyés spéciaux.

LES A-COTÉS DES MANŒUVRES



1



2

3

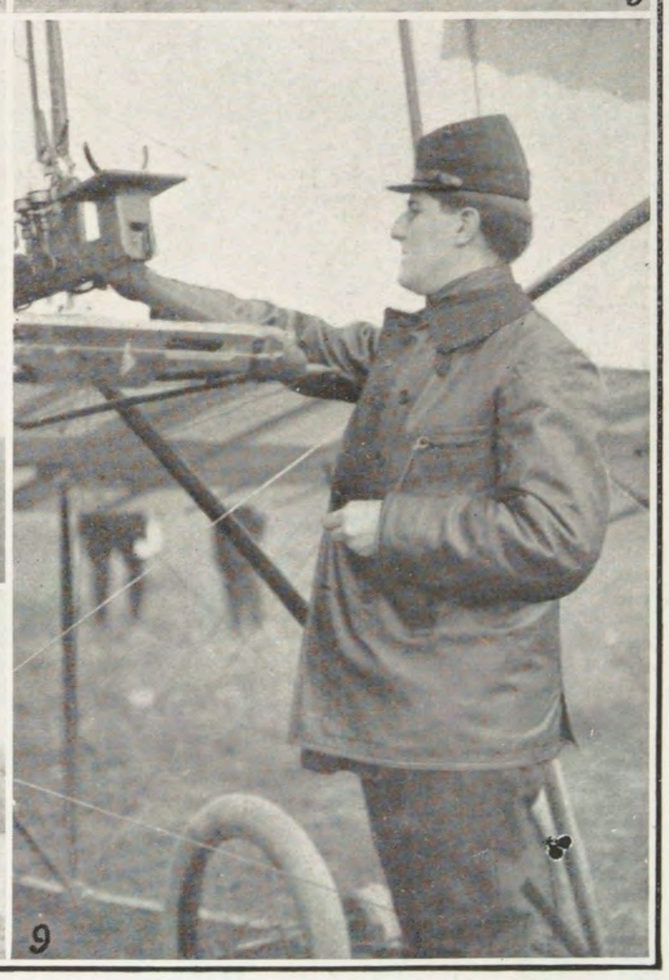
4

5

6

7

8

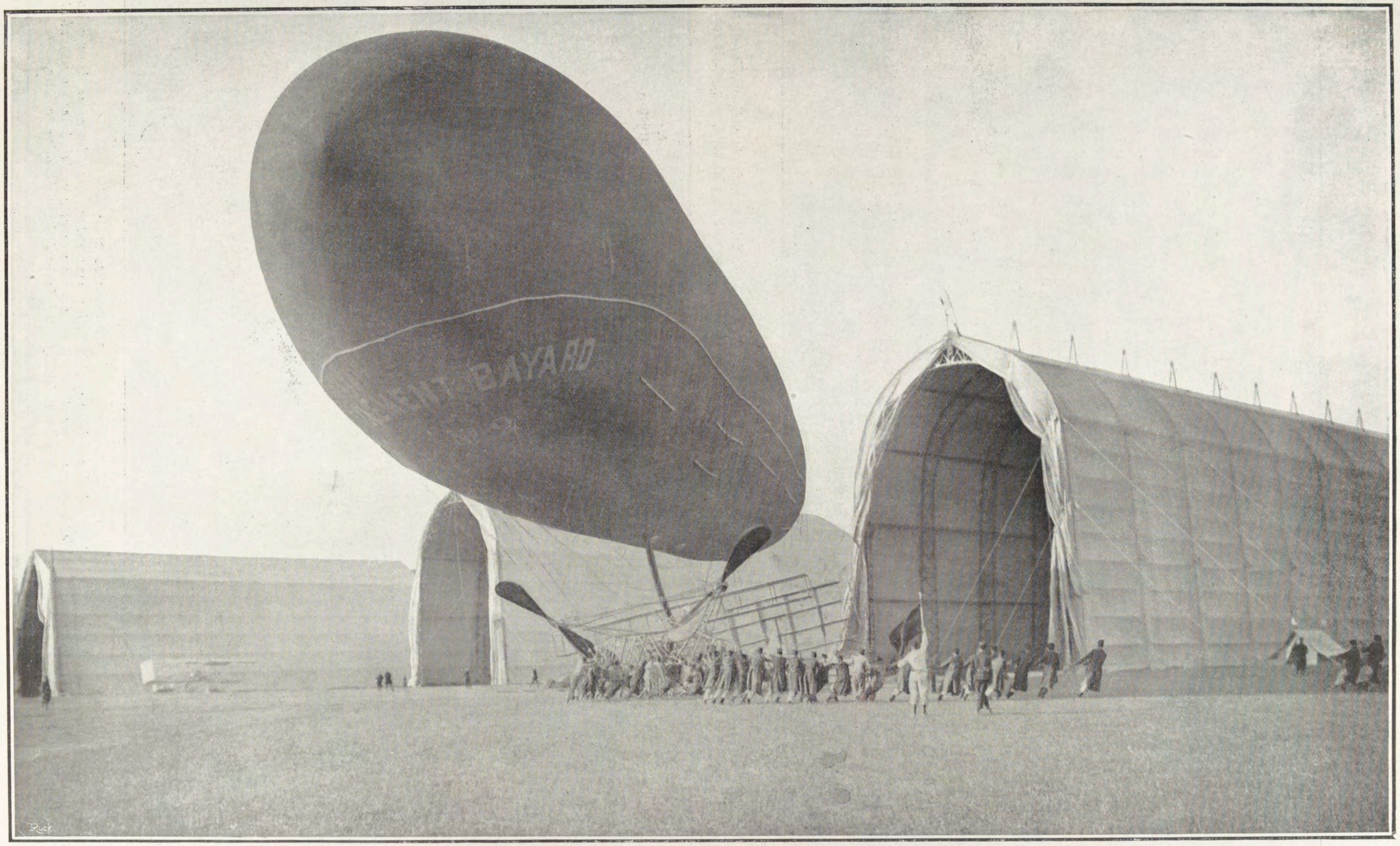


9

1. L'appareil de Latham est amené à son hangar. — 2. Le sapeur de 2e classe Latham va partir pour une reconnaissance. — 3. Paulhan, à bord de son appareil, va s'envoler. — 4. Le capitaine Corme, chef des pigeons-voyageurs. — 5. Le sous-lieutenant comte de La Vaulx assiste au gonflement du Zodiac. — 6. L'appareil du lieutenant Bellanger, remisé dans la halle aux poissons de Formerie. — 7. Le poste de télégraphie sans fil. — 8. Les expériences de l'auto-canon contre dirigeables et aéroplanes. — 9. Le sous-officier Séguin.

Cliché de notre envoyé spécial.

LES DIRIGEABLES AUX GRANDES MANŒUVRES

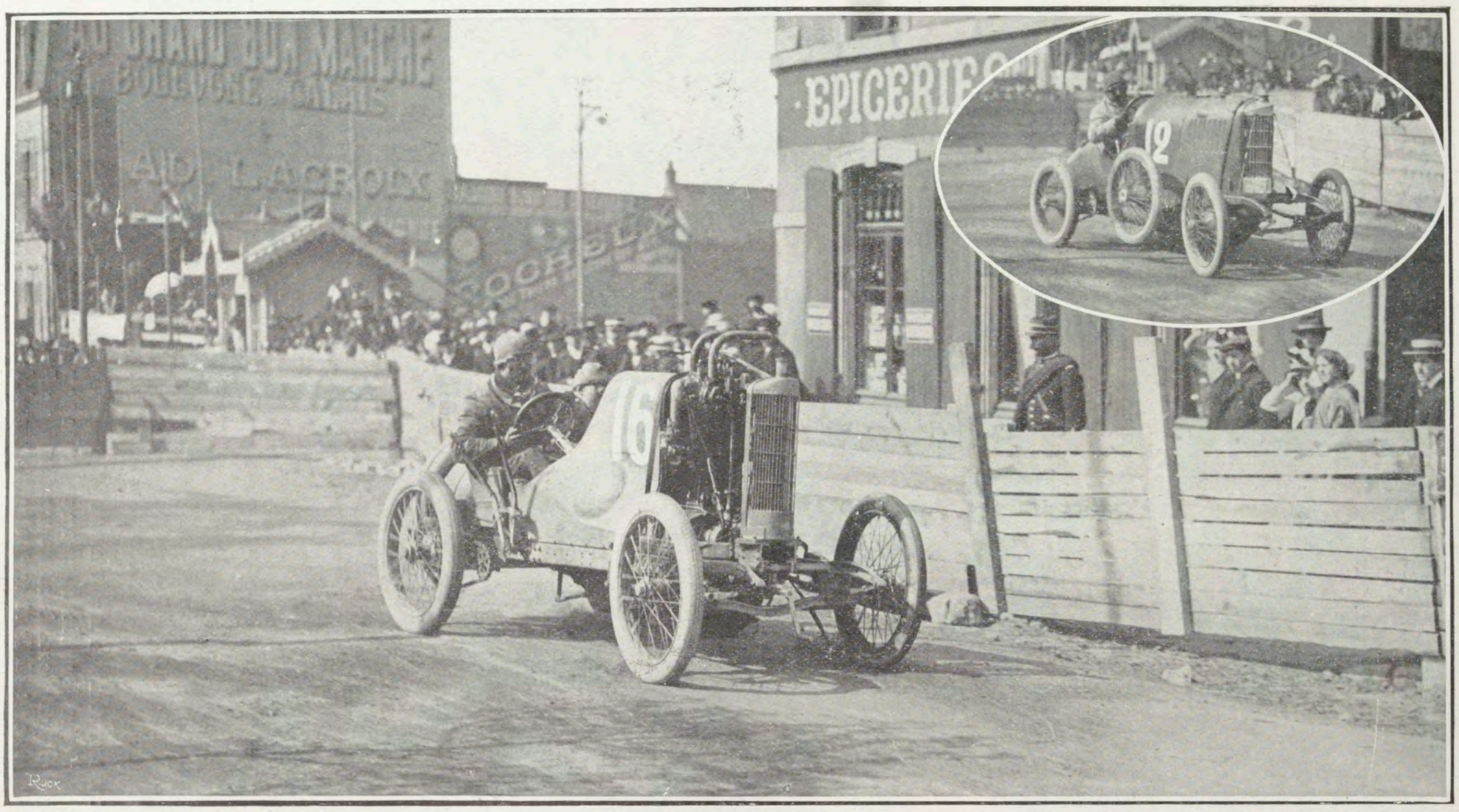


LE *BAYARD-CLÉMENT* LUTTE CONTRE LE VENT

Le Bayard-Clément, *parti de Lamotte-Breuil, alla rejoindre son poste par la voie aérienne. Durant tout le trajet, le dirigeable se tint en communication avec les appareils enregistreurs de Briot et la Tour Eiffel par la télégraphie sans fil. Pendant les manœuvres, le grand navire de l'air réussit de belles randonnées, prouvant qu'il constituait un excellent poste d'observation, tandis que le Zodiac du comte de La Vaulx évoluait avec la plus grande aisance au-dessus des armées. Notre cliché représente le* Bayard-Clément *au moment où, le 13 septembre, on voulait le faire sortir, malgré un vent de 13 mètres à la seconde. Il oscillait, tirait sur les cordes, cédait sous l'effort du vent, et les sapeurs durent le rentrer dans son hangar.* Détail technique : toiles Continental.

Clichés de notre envoyé spécial.

LA COUPE DES VOITURETTES

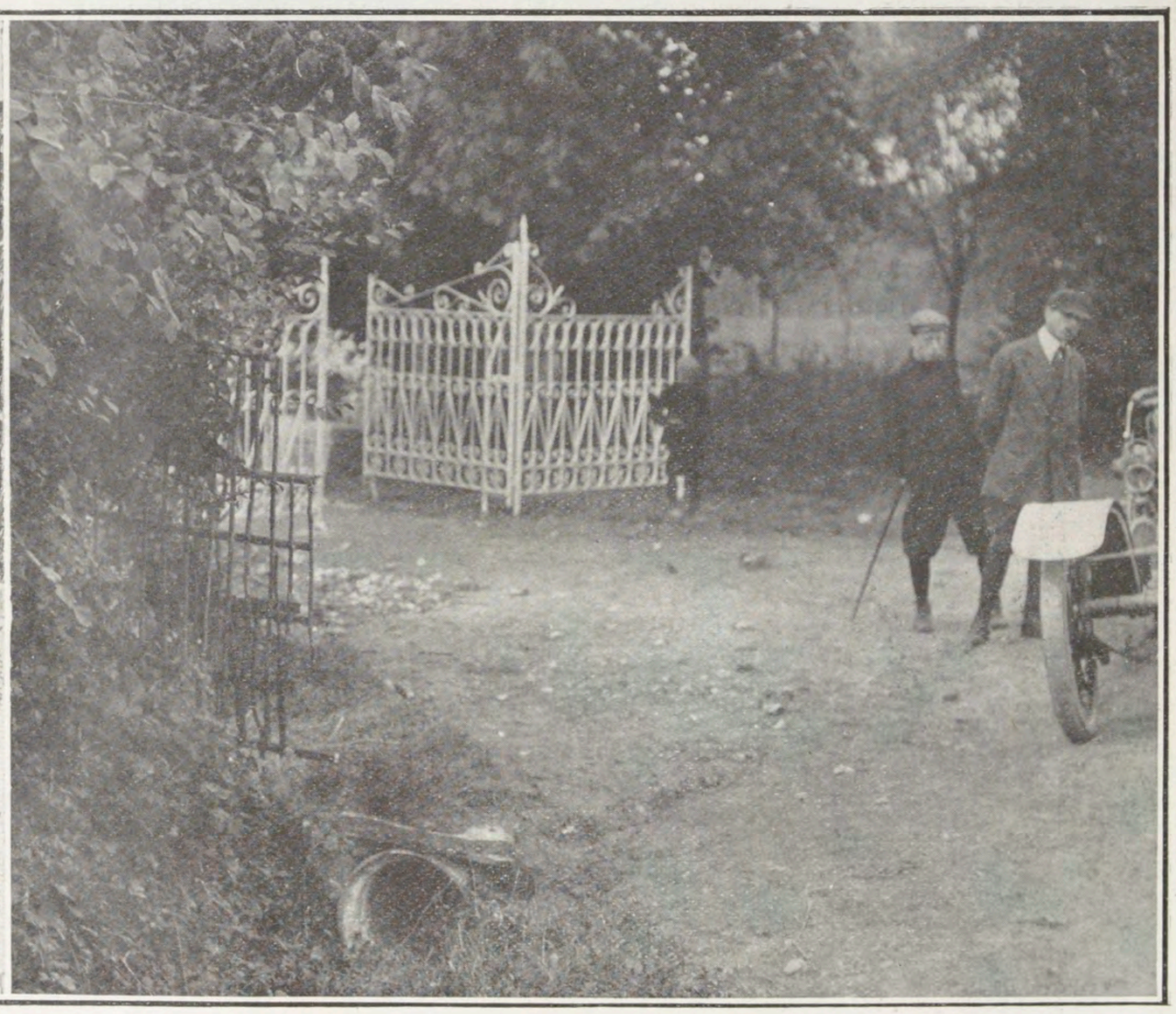


Un beau virage de Goux.

Goux, après avoir tenu la tête pendant longtemps, dut se laisser dépasser par Zuccarelli et se contenter de la seconde place. Il couvrit les 454 kil. 500 en 5 h. 21 m. 50 s. En haut, Boillot qui termina quatrième. Détails techniques : Pneus Michelin, magnéto Bosch.

Zuccarelli à l'arrivée.

Zuccarelli eut la chance de ne pas avoir à s'arrêter une seule fois et de pouvoir ainsi triompher aisément. Pneus Michelin, magnéto Bosch.

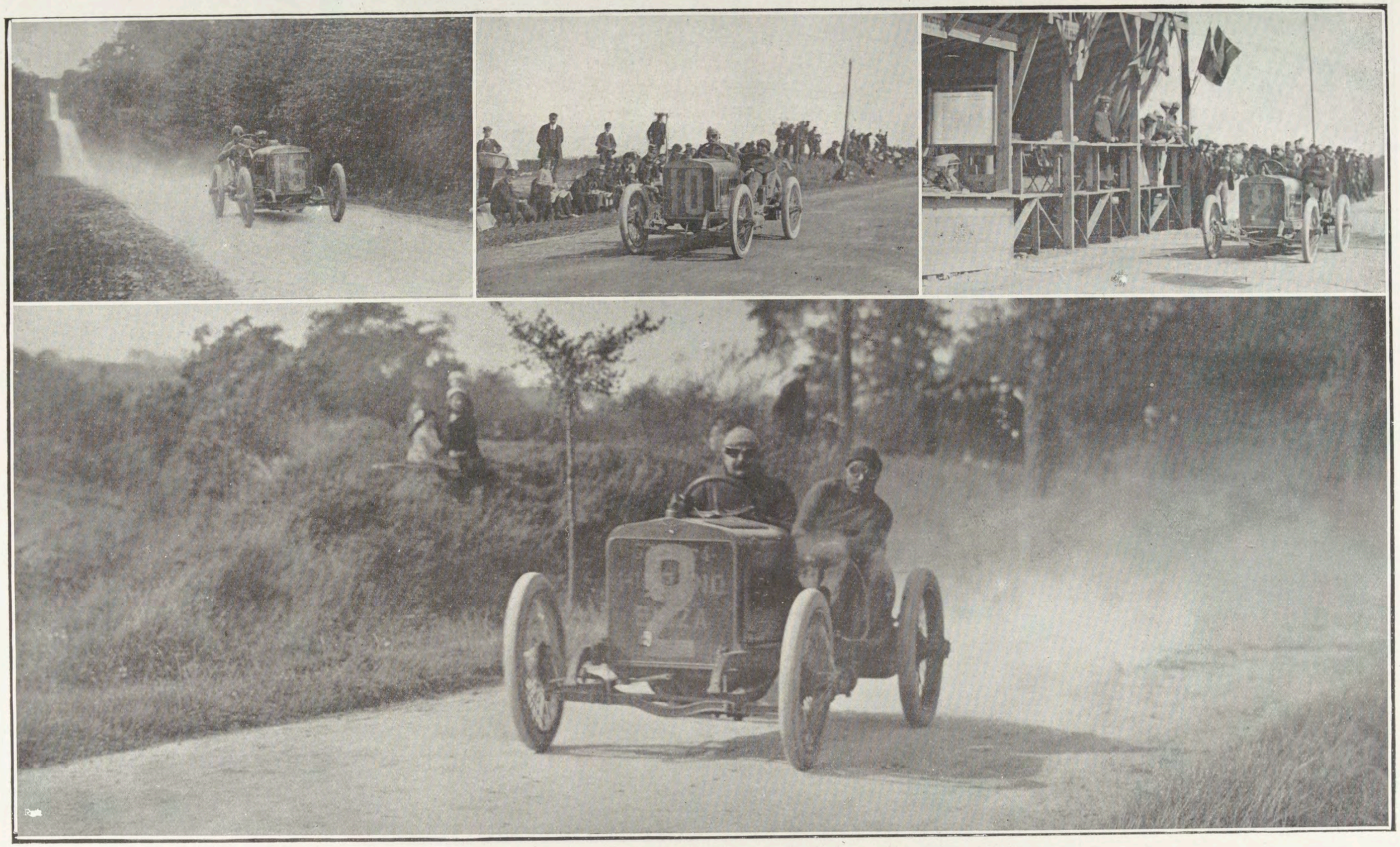


L'accident de Giuppone.

C'est à cet endroit que le sympathique Giuppone se tua, l'une des roues de sa voiture ayant heurté le tuyau que l'on voit par terre. Le pauvre coureur voulait éviter un imprudent cycliste, deux pneus éclatèrent et il fut projeté en dehors de sa voiture.

Clichés de notre envoyé spécial.

LA COUPE DES VOITURETTES



LE VAINQUEUR ZUCCARELLI EN VITESSE

Les trois voitures Hispano-Suiza ont pris les première, troisième et sixième places remportant la Coupe de Régularité. C'est la seule équipe ayant terminé au complet et se classant de façon aussi brillante. Le roi d'Espagne possède une voiture de ce même type, type de série habituel. La seule modification réside dans la dimension des cylindres du moteur, afin de se conformer au règlement. En haut, de gauche à droite : Chassaigne, troisième, Pilliverdi, sixième, et l'arrivée de Zuccarelli.

Cliché de notre envoyé spécial.

LES GRANDES MANŒUVRES ET LE SPORT

L'
Journal Illustré
Ses photographes
sont partout.
Pierre Lafitte, Direc
FONTAINE-BONNELEAU
LA MEILLEURE DES EAUX DE TABLE
FONTAIN
LA MEILLEURE

UN APERÇU DE LA GUERRE FUTURE

Les grandes manœuvres qui viennent de se dérouler avec un immense succès, ont prouvé qu'à l'heure actuelle, la France était presque invulnérable, grâce à l'avance qu'elle s'est assurée dans les sports. La bicyclette, la motocyclette, l'automobile, le sphérique, le dirigeable et l'aéroplane, tous les moyens de locomotion ont servi à nos troupes. Tous ces appareils ont montré que leur emploi provoquerait des hécatombes dans l'armée adverse. Aussi faut-il espérer que les dangers qui découleraient du progrès nous préserveront de ces tueries sanguinaires que seraient les guerres à l'heure actuelle. Notre cliché représente une patrouille de cyclistes et motocyclistes cherchant à atteindre l'aéroplane de l'adjudant Ménard qui est en train d'étudier la disposition des forces de l'ennemi.

Clichés de nos envoyés spéciaux.

LA COURSE REIMS-PARIS A PIED

Cibot passe Siméon.

C'est avant Torcy que Cibot réussit à passer Siméon, qui, après avoir tenu la tête, finira troisième.

Orphée se repose.

Orphée se réconforte et se fait masser à Couilly, avant de poursuivre sa marche triomphale.

C'est Orphée qui a remporté la victoire dans la course pédestre Reims-Epernay-Paris, précédant Cibot

Les grandes randonnées pédestres remportent toujours un vif succès, malgré la concurrence que leur fait les moyens de locomotion plus pratiques. C'est ainsi que la course Reims-Epernay-Paris, qui s'est disputée samedi et dimanche dernier, provoqua l'enthousiasme de toutes les cités traversées par les courageux coureurs. Il faut, en effet, posséder une certaine énergie pour couvrir 186 kilomètres à pied, alors qu'on est entouré d'une multitude de sportsmen qui emploient soit des bicyclettes, soit des automibiles, en attendant que les aéroplanes se mettent à suivre les évents sportifs.

Les concurrents, au nombre de 75, partirent de Reims samedi soir à 9 h. 45, place de l'Hôtel-de-Ville. Ils s'étaient engagés 109, mais quelques-uns préférèrent passer la nuit mollement étendus dans leur lit, plutôt que d'aller arpenter les routes de Champagne. Ceux qui

Cibot à Lagny.

Cibot augmente l'allure à la sortie de Lagny. Fidèle à son tableau de marche, il terminera très frais.

Orphée à Couilly.

Orphée mena la course de bout en bout, sauf de Meaux à Noisy-le-Grand où Siméon le précédait.

Orphée passe

Au milieu d'une foule considérable, Orphée passe à Joinville. Il terminera premier,

n'ont pas le feu sacré comprendront aisément cette manière de voir.

Evidemment, le sport pédestre a droit à tous les encouragements, ses champions à tous les éloges, mais il a un tort considérable. Et ce tort réside dans les suiveurs. Qui n'a pas vu l'une de ces grandes manifestations ne peut se faire une idée de la cohue gênante, débraillée, loqueteuse qui accompagne chaque concurrent et s'imagine avoir droit aux acclamations que le public adresse aux coureurs. Pressés, comprimés, peut-on dire, par ces gens qui n'ont rien à faire à cette place, les pédestrians ne peuvent plus respirer librement, il leur est impossible d'accélérer leur allure lorsqu'ils le jugent possible. Ils n'écoutent plus les conseils de leurs

à Joinville.

couvrant les 186 kilomètres du parcours en 17 h. 42 m.

soigneurs dont ils sont séparés par quelques individus trop empressés. Tous ces piétons, tous ces cyclistes leur font absorber la poussière de la route, ils tombent devant eux, les empêchent de conduire l'épreuve à leur guise. En un mot, ils jouent le rôle de la mouche du coche et constituent la plaie du sport pédestre. Supprimez ces gêneurs, les coureurs vous en seront reconnaissants, la course à pied ne pourra qu'y gagner.

Demandez à Orphée, demandez à Cibot s'ils n'auraient pas préféré marcher librement sur les routes séparant Reims de Paris plutôt que d'être pris dans le flot humain qui les acclamait et qui, pour bien faire, leur hurlait des chansons qu'il voulait entraînantes.

JACQUES MORTANE.

Une défaillance de Siméon.

Siméon fournit une course magnifique de courage, réussissant à menacer Orphée.

Cibot à Noisy-le-Grand.

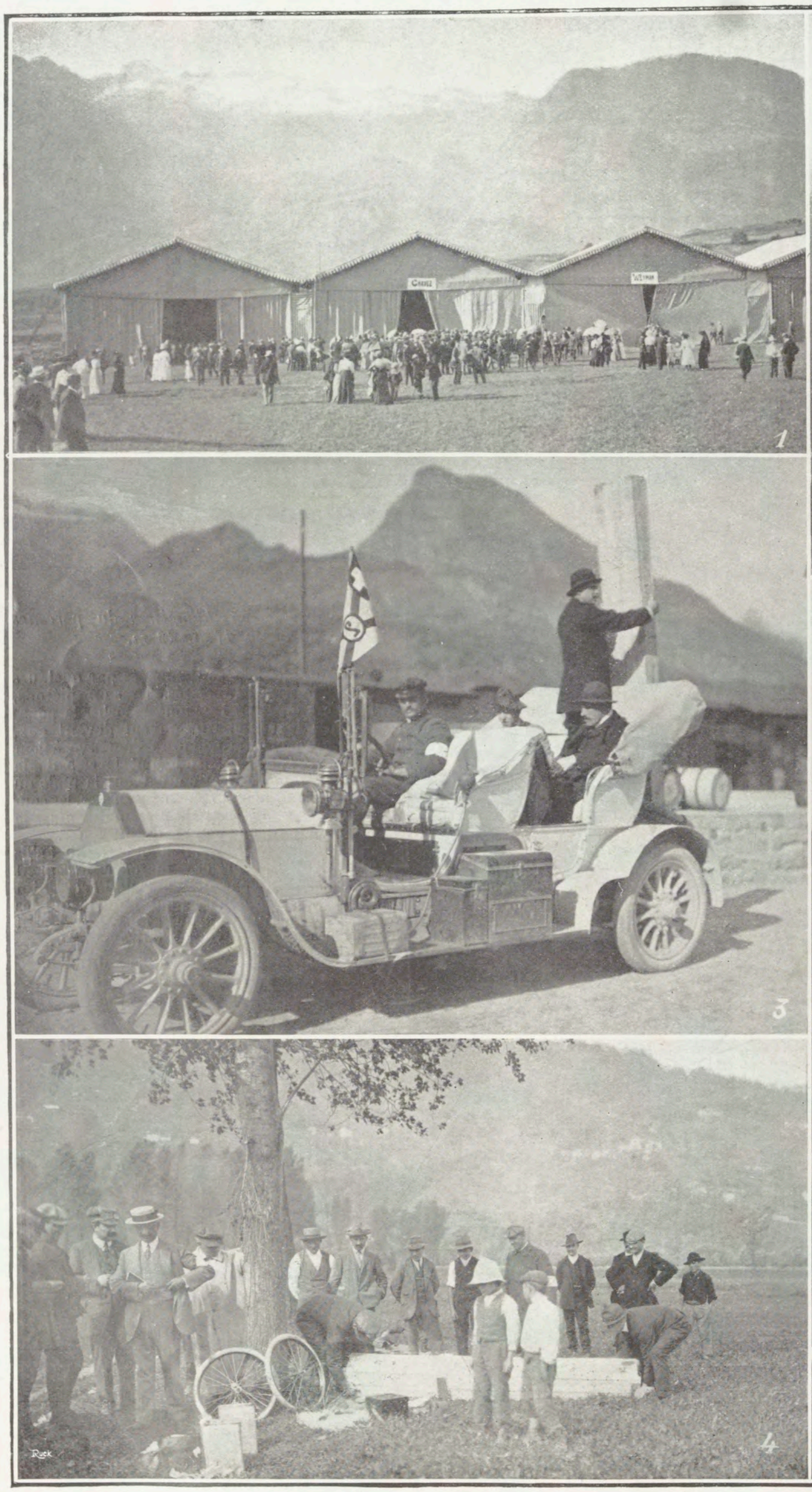
Cibot terminait second à 56 minutes d'Orphée, en 18 h. 3 m., devant Siméon.

L'arrivée d'Orphée.

Orphée a merveilleusement marché, accomplissant le trajet à une vitesse de 10 kil. 500 à l'heure.

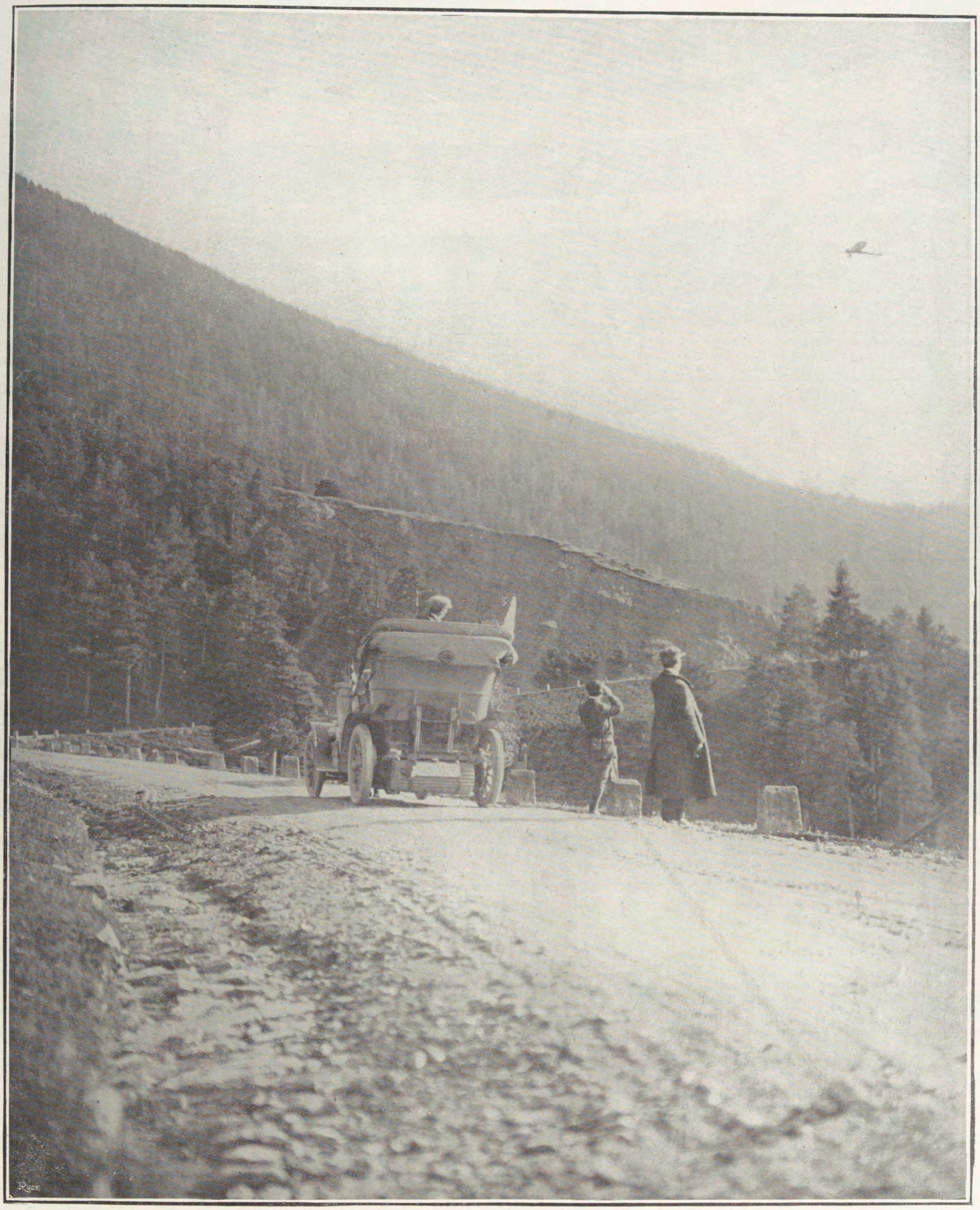
Photographies de nos envoyés spéciaux.

LES ALPES EN AÉROPLANE



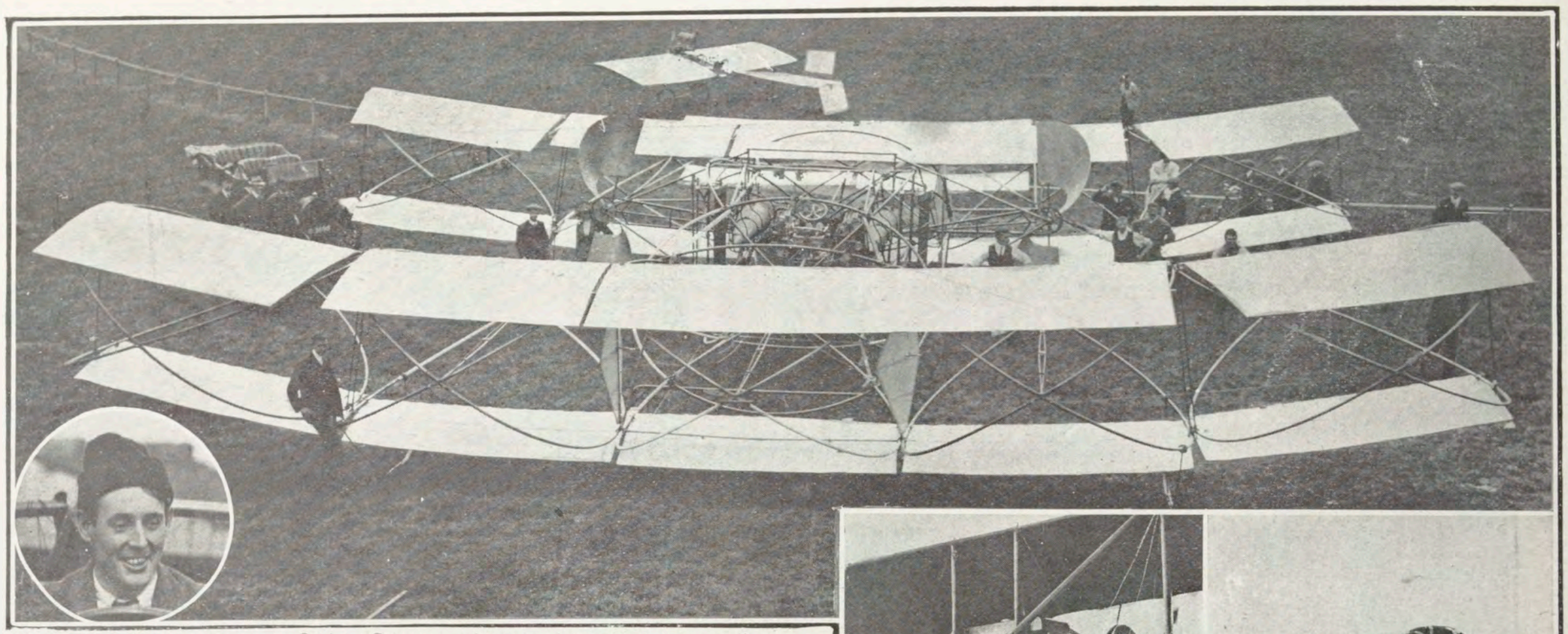
1. La foule accourt devant les hangars au moment ou Chavez essaie son moteur. — 2. A Domodossola, le terrain où devait se faire l'atterrissage. — 3. Duray revient avec Chavez de la gare de Brigue où il a été prendre des pièces de rechange. — 4. Les accessoires et pièces de rechange au point d'atterrissage à Domodossola. — 5. Duray procède aux derniers préparatifs avant le départ de son poulain Chavez qui, de même que Weymann, ne put malgré son énergie triompher des éléments au cours de ses premiers essais.

CHAVEZ PLANE AU-DESSUS DES ALPES



LES MONTAGNES TRIOMPHENT DE CHAVEZ

Le lundi 19 septembre, à 6 h. 16, Chavez s'enlevait de Brigerberg, et en larges cercles concentriques, gagnait le Hohgebirg (2.018 mètres), se dirigeant vers Milan, quand de violents tourbillons l'assaillirent, le forçant à revenir en toute hâte à Brigue. Weymann faisait aussi une courte reconnaissance vers le Simplon et rentrait bientôt.



L'aéroplane géant du lieutenant Seldon. Cet appareil peut enlever 10 passagers, il pese une tonne; devant lui, on aperçoit un aéroplane normal. Dans le médaillon, le lieutenant Seldon, l'inventeur.

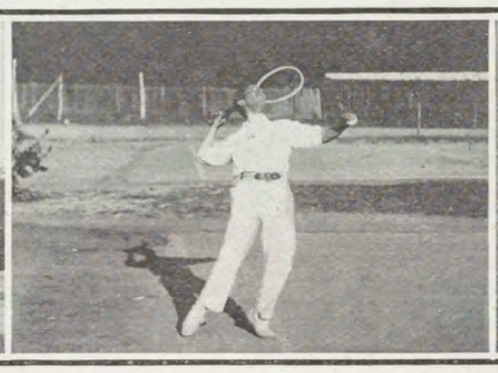
Départ d'une course de voitures à voile, sur la plage de Middelkerke. Ce sport est très en faveur sur le littoral belge et l'on juge, d'après le nombre des concurrents, de la faveur dont il jouit auprès des sportsmen.

Le lieutenant Fickel qui, enlevé par Curtiss, a fait à Sheep-shead des expériences de tir fort concluantes.

Guenther, le meilleur plongeur allemand, qui a gagné le championnat d'Allemagne, à Dresde.

Le lieutenant Savoja, le premier aviateur ayant plané au-dessus de Rome.

Le Zodiac, *revenant des grandes manœuvres de Picardie, s'arrête au-dessus du Parc des Princes avant de rentrer à Issy où il atterrit après un remarquable voyage.*



M. Montariol, qui avec M. Samazeuilh, a enlevé le championnat de tennis de la Rochelle.

L'équipe du Club nautique de Nice, qui a gagné à Arcachon le championnat de France d'aviron.

Résultats sportifs du 11 au 18 Septembre.

AÉRONAUTIQUE

VENDREDI 16 SEPTEMBRE. — Issy-les-Moulineaux. — L'aviateur J. de Lesseps s'élève à 2.170 mètres.

DIMANCHE 18 SEPTEMBRE. — Bordeaux. — Morane bat les records du monde des 60, 70, 80, 90 et 100 kilomètres en aéroplane; Thomas gagne le Grand Prix de Totalisation des Distances avec 2.100 kilometres.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 18 SEPTEMBRE. — Course à pied. — La grande épreuve de fond, Reims-Epernay-Paris, revient à Orphée, qui couvre les 186 kilomètres du parcours en 17 h. 42 m.; 2. Cibot, en 18 h. 38 m.; 3. Siméon, 19 h. 43 m.

AUTOMOBILE

DIMANCHE 18 SEPTEMBRE. — Boulogne-sur-Mer. — La Coupe des Voiturettes, disputée sur 406 kilomètres, revient à Zuccarelli, en 5 h. 4 m. 50 s.; derrière lui se classent Goux, en 5 h. 21 m. 50 s. et Chassaigne, 5 h. 30 m. 45 s.

CYCLISME

DIMANCHE 18 SEPTEMBRE. — Parc des Princes. — *Course scratch internationale* (100 mètres) : 1. Léon Didier; 2. Retti h; 3. Bouhelier. — *Course de 100 kilomètres derrière motocyclettes :* 1. Darragon, en 1 h. 17 m. 49 s. 4/5 (record); 2. Parent, à 9 tours; 3. Lavalade, à 16 tours.

HIPPISME

DIMANCHE 18 SEPTEMBRE. — Longchamp. — *Prix de Saint-Blonville* (1 000 mètres, 10 000 francs) : 1. Alcantara II, au baron de Rothschild (G. Stern); 1. Le Roumi; 3. Robinat II. — P. M. : gag., 20 fr.; 15 fr. 50, pl., 25 francs, 17 francs, 24 francs. — *Prix Royal Oak* (3 000 mètres, 50 000 francs) : 1. Reinhart, à M. W.-H. Vanderbilt, (O'Neill); 2. Bona; 3. La Française. — P. M. : gag., 26 fr. 50; pl., 14 francs, 58 francs, 31 francs. — *Omnium* (Handicap, 2 400 mètres, 25 000 francs) : 1. Joyeux Drill, au vicomte G. de Fontarce (Ronella); 2. Chat-Idon; 3. Valdahon. — P. M. : gag., 225 fr. 50; pl., 63 francs, 67 francs, 119 fr. 50.

L'abondance des matières nous empêche de donner des photographies de tous les événements sportifs de la semaine. Plutôt que de publier des comptes rendus incomplets, nous préférons reporter à notre prochain numéro les documents de la Coupe de Paris, de l'accident de l'aviateur Loraine et du meeting de Bordeaux.

NOTRE GRAND CONCOURS DES ORIGINAUX

Suite de la liste des lauréats

H. Guignoly. Jolivo. Humary. A. Dupereux. L. Syvanau. Drenénossa. Journassu. Ch. Lerdet. Mélinar. H. Payetta. Clavo. L. Dutan. Jacemey. V. Dolbetta. Hulot. Tariot. I. Biancha. Fiossenberger. Ch. Bolt. Joseph Corno. Viaudé Z. Berner. L. Marcour. O. Plébeaux. M. Foy. Dessene. Guiot Chantepie. N. Louisebonne. Sigismond Doré. Gaston Jurias. Xavier Murgalet. Victor Boch. L. Hon. Douchet. Devisson. Catherine Ricinaz. Maxime Breloche. Marie Louda. Maqueron. A. Numas. Ch. Cette. Philippe Catteau. Louise Amieu. Molitor. L. Vassy. Uzo. Ch. Torquia. L. Raymoné. Nobilis. A. Levélé. Luces. H. Renaudon. Pouy. C. Taradellu. F. Criston. Burgard. M. Revers. Oscar Thévena. Rodolphe Gadoré. Abel Dornamur. André Fossé. Juliette Perné. Emile Zadoké. Chomié. Raymond Adris. Justin Danicourt. Huret. Maniou. Louis Roseau. Léo Mustifl. Horace Clairet. Eugène Ida. Chastenet. M. Palpin. Angeline Jano. Berthe Loiselé. Cécile Cyriex. Maurice Levouton. Paillet. Gustave Rifauno. Aglaé Lecor. Bouvé. H. Devo. Virgile Lerou. Vapin. Firmin Gisconor. Potinel. Coucida. Plufeteau. Pascal Viro. Maximilien Prince. Alfred Thiva. Cornéo. Simon Poncette. Edmond Cavari. Larier. Louis Chevalerias. Blondo. René Plun. Honoré Buland. Georges Péarn. Désiré. Maurice Leton. Luce Bartoli. Léontine Madurel. Siprion. Emilie Forbinin. Hollart. V. Albinès. Adolphe Rambeau. Firton. B. Torellini. Gasparin. Noël Blanqui. Simone Fau. Sopin. Marie Landon. Jeanne Bunellier. Devel. L. Garet Malvin. Tristan Garmend. Beurman. Julien Vallé. Aug. Marière. De Rancy. Moneta. F. Kaulmann. Mlle Ch. Bans. Marie Noté. Les Amis du Globe. Yvonne Berzac. Frédéric Loup. Gaëtan de Souzana. Alfred Bicquard. Léon Téniers. Vandenberghe. V. Denain. Telesforo Meudoza. J.-B. Petit. Ernestine Védot. Jean Capers. Hon. Champion. Victor Sartatier. Louis Horsin. Jules Louit. V. de Monti. Georges Vitry. Hipp. Ladèze. Benjamin Lévy. Louis de Chambonas. Emm. Calvé. Henri Pic. Mlle E. de Sévignas. Ch. Lepilleur. E. Parot. Abel Sens. S. Dupardo. (*Voir notre précédent numéro.*)

LES COURSES DE LA SEMAINE

La réouverture de Longchamp a remporté le plus vif succès, grâce à des épreuves fort disputées

Soleil Bat's Delight Secours Quine Linois

Prix Vermouth (2.400 mètres, 10.000 francs). Chantilly, 14 Septembre. — L'arrivée.

Savon a mené au début, aux tribunes Secours prenait la tête, mais dans la ligne droite Soleil, Bat's Delight et Holbein survenaient, finalement l'avantage restait à Soleil par une courte tête sur Bat's Delight.

Il est peu de journées aussi attrayantes que celles du Royal Oak et de l'Omnium. Malgré toutes les modifications qu'il a subies, malgré la concurrence que lui font tant de handicaps de fondation plus récente et très largement dotés, l'omnium garde son prestige. L'heureux gagnant, Joyeux Drille, a paru en public vingt et une fois cette année avec des fortunes bien diverses. Il avait couru à réclamer en Normandie, à Caen, pour 75.000 francs, à Deauville pour 12.000, sans figurer de part ni d'autre. Mais cet été, par contre, il avait gagné, précisément sur cette distance et sur cette piste, deux handicaps importants. C'est un cheval heureux.

Un cheval qui, par contre, n'avait guère été heureux jusqu'ici, c'est Reinhart ; le Royal Oak est son premier grand succès et il lui était dû.

Malgré les espérances qu'autorisaient ses performances à deux ans, malgré l'estime que lui gardait son écurie, sa carrière au printemps n'avait été qu'une suite de déceptions. Une petite victoire sur Condottière constituait, avant le prix du Jockey-Club, tout son bagage. Sa course du Derby derrière Or du Rhin II et Renard Bleu marqua un progrès. Mais c'est dans le Grand Prix seulement qu'il se révéla sous son vrai jour ; et ce n'est guère qu'aujourd'hui et après la confirmation qu'a fournie le Royal Oak qu'on est pleinement édifié sur son véritable mérite.

Les défaites de Reinhart s'expliquent aujourd'hui aussi bien que ses victoires ; on aperçoit clairement sur quoi il excelle et par où il pêche. C'est un cheval dépourvu de pointe finale, que les démarrages brusques et les déboulés mettent en difficulté, mais qui revient et refait progressivement le terrain perdu. Sur 2.000 à 2.400 mètres, il a presque toujours fini fort, après avoir paru en détresse à certain moment du parcours. Ce dont il a besoin, ce qui l'a servi dans le Royal Oak comme dans le Grand Prix, c'est non seulement la distance, mais l'absence d'à coups et la régularité de l'allure. Il sera intéressant de voir comment il se comportera sur les 2.400 mètres du Prix du Conseil Municipal.

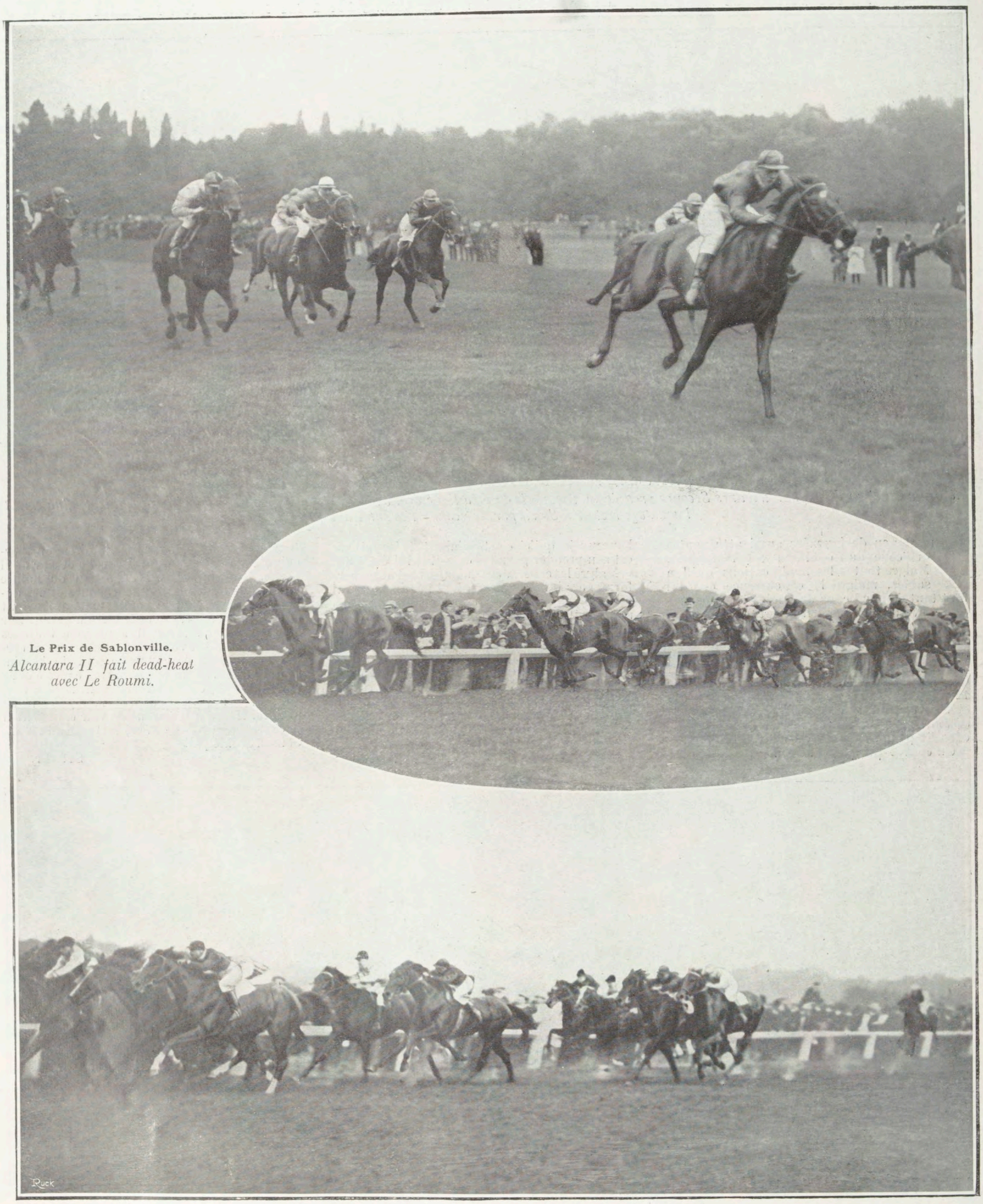
STUART.

Lumbago Ladior Le Sopha

Prix de Blaison (1.000 mètres, 5.000 francs). Chantilly, 14 Septembre. — L'arrivée.

Le Sopha a fait une très belle course. Placé à l'extérieur du côté de la pelouse, il a pris plusieurs longueurs d'avance au début, ce qui lui a permis de gagner facilement le poteau. Ladior second devant Lumbago.

LES COURSES DE LONGCHAMP



Le Prix de Sablonville.
Alcantara II fait dead-heat avec Le Roumi.

L'Omnium (2.400 mètres, 25.000 francs).
A la distance, Joyeux Drille, dépassait Valdahon et résistait victorieusement à l'attaque de Chateldon qui succombait d'une encolure.

Le Prix Royal-Oak (3.000 mètres, 50.000 francs).
Reinhart et Bona II rejoignaient Aloès III au pavillon et le dépassaient pour finir dans cet ordre à une longueur et demie l'un de l'autre.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. Motti. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.